

פ ר ל מ ר ק ר ל מ ט' 44 / ג

סיטיבת ועדת-הפנים ביום שני, י'
מנחת-אב תשי"ד (9.8.1954) בשעה
17.00

חברי-הוועדה:

נ ר כ ח ר :

- נ. חת - היו"ר
- א. כלפון
- ח. מגורי-כהן
- א. פרי
- ש. פרלסטיין
- ב. קטין

מוזמנים:

- טו. הפנים י. רוקח
- ח. רזילי - מנהל מסדד התחבורה
- ס. בר - המפקח על התעבורה בדרכים
- טו. רשטיקלי- ראש אגף התכנון במסדד הפנים
- טו. ריינר - מתכנן ראשי באגף התכנון במסדד הפנים
- ד"ר קסוב-סגן היועץ המשפטי במסדד הפנים
- טו. גלס - מסדד המשפטים

ח ט ר ר :

- א. אלישר
- ע. אסף
- ר. בטונובי
- ט. הלל
- א. חביבי
- ס. חזני
- י. ישעיהו
- א. כהן
- ג. מועדי

טו-הירוח: חוק לתכנון בענין ערים תשי"ד - 1954.

היו"ר נ. חת:
בליקטלי סאת טר התחבורה לבוא לבועדה ולנסק
את התנגדותו להוצאת נציג מסדד התחבורה
מן הוועדה לבנין עירי' טר התחבורה לא יוכל לבוא. קיבלתל מסוזכירו
את המכתב הבא ומנהל מסדד התחבורה ינסק את עמדת מסדד התחבורה, מקרא
בפניכם את המכתב:

"בלטכתבו נתקבל העתק תזכיר הנהלת עיריית
חיפה בדבר חוק לתיקון פקודת בענין ערים תשי"ד 1953 שהועבר לכב'
מיום 14.7.54.

התזכיר הנ"ל מציע הרכב בן עשרה חברים לזוועדה
בנין ערים לשלושת הערים הגדולות, ירושלים, תל-אביב-יפו וחיפה, 5 נציגים
העירייה המקומית ו-5 נציגי הממשלה (בטחון, בריאות, פנים, עבודה, משפטים)
טר התחבורה הורני להעיר תשובת לבו כי הוסכם
כין מסדד הפנים לבין מסדדנו כי הזועדה כנ"ל יהיה מסדד התחבורה מיוצג
ע"י נציג משותף. כידוע לכב' מספלת ועדת בנין ערים בתכנון ואיסוד
תוכניות בניה וכדומה, ומן הראוי שנציג מסדדנו יחווה דעתו, הן
מבחינת הרכבת, התעבורה, ובחיפה, תל-אביב-יפו - מבחינת הנמל גם כן.
טר התחבורה יעדיך איפוא סמך באם כב' ירשום לפניו כי בכל דיון בשאלה
הנידונה ובהחלטה, תלקח בחשבון נציגית מסדד התחבורה בזועדות בנין ערים."

ח. רזילי:

דומני שבכונן היה יותר מילוי הוויכוח
לכאן מבטיח כדי שיוכלו את האיפך סטה
סהוטל עלי להוכיח - שאין כלל צורך בנציג משרד התחבורה בוועדת בניין
ערים, כי הדבר כל-כך ברור שחייב לשבת בוועדה כזאת בנציג של משרד
התחבורה.

אני נזכר עתה באיטור שהובא במגבליה
במאה ה-16, על נסיעה בעגלות בדחובות לונדון, מסום שהן מקלקלות את
טרצפות הרחוב. עתה אנו נמצאים במאה ה-20 ואיננו יכולים להגיע לשום
מבום בלי כלי תחבורה. הוא הדין בכל תכנון - חייבים לקחת בחשבון
את התחבורה. לא ייתכן תכנון של עיר או של בנין בעיר או משטדיון
בלי חישוב מדויק של כל הדרכים הטובילות אליהם. אם הכביש צריך
להיות ברוחב של 5 מטר, 18 מטר או 20 מטר - על כן יש לשאול את דעת
משרד התחבורה, כי הוא יודע וצריך לדעת איזו תחבורה תעבור בדחובות
אלה, ואם הם יהיו חד-סטריים. לא מעט כוחות הושקעו בסידור התחבורה
לאסטדיון ברמת-גן, אך ורק מסום שהדבר לא תוכנן כראוי מראש. גם עתה,
בחיפה, בשעה שדנים על נטל הקיסון - יש למשרד התחבורה דעה בענין.
למשל, ראש עיריית חיפה ביקש להקים תחנה מרכזית במקום מסוים - אנו
הסברנו לו, כי גם אם המקום כשלעצמו טוב הוא, הרי לא תתכן אליה הגישה
והיציאה של המכוניות הרבות שתופנינה אליו.

אין כאן שאלה של ארדיכלים בלבד. לא
מסיד מה שטוב על הניד הוא טוב גם לפעטה. אילו נשאל משרד התחבורה
במקרה של בנין קולנוע מסוים, לא היה בותן וסיון, מסום שאין כל אפשרות
לגשת לשם בטכוניות.

לפני 20 שנה ביקשתי ממה עיריית תל-אביב
לחייב כל בעל-בית להקים ליד ביתו מוסך השביל מכוניות. לא שמעו לי.
והדבר הוא קל במיוחד בתל-אביב במקום שהבנינים מוקמים על עמודים.
עתה, אין כל אפשרות לעבור בדחובות, מכוניותיהם של התושבים עומדות
ברחוב ושטרי התנועה עובסים על-כך; אך מה יעשו האזרחים - איכך
יעמידו את המכוניות?

כאשר בכנסתי למשרד התחבורה, אחד הדברים
הראשונים שעשיתי היה, לפנות למשרד הפנים ולבקשם לשתף בנציג של משרד
התחבורה בכל עניני התכנון. אחר-כך בתור לי שכבר בתקופה שהשר
דב יוסף כיהן בתפקיד של שר התחבורה, ב-13.1.52, אישרה הממשלה את
השתתפותו של נציג משרד התחבורה בוועדה לתכנון ערים. ב-15.9.53
נוסף תיקון וצורפו גם שני נציגי ציבור. כשם שבנציג משרד הכריאות,
משתתף בוועדה כדי לדאוג לעניני הכריאות, כך גם נציג משרד התחבורה
צריך להשתתף כדי לייצג בעניני התחבורה, שהם מהווים את עורק החיים
המרכזי בכל עיר ובכל מקום.

אני מצטער מאד שמשרד התחבורה צריך
היה לבוא לכאן כדי להגן על תזה, שהיא מושכל ראשון, כי בכל מקום
בעולם עניני התחבורה מהווים גורם ראשי בכל תכנון.

הינר נ. חת:
האם נציג משרד התחבורה יוכל לפלג את
מקומו של נציג מ.ע.צ?

ח. רזילי:
הוא יפלא רק את מקומו-הוא. אינני יודע
מה תפקידו של נציג מ.ע.צ.

הינר נ. חת:
עומדת בפנינו בעיה, שהוועדות אינן צריכות
להיות מסורבלות יותר מדי. על-כן הועלתה
ההצעה להוציא את נציג משרד התחבורה ולהשתתף בנציג מ.ע.צ. אנחנו
צריכים להחליט על מי לוותר ועל מי לא לוותר.

ח. רזילי:
מ.ע.צ. הוא המוסד המבצע.

ד. בר: ברצוני לציין כמה עובדות. לא במקרה קיימים שני סוגים של מהנדסים. בשטח זה יש מהנדסים לכבישים, ויש מהנדסים לתנועה בדרכים. אין סקצוע אחד טכסה את הסקצוע השני.

עובדה שניה: ברוב הארצות נכון שמחלקת עבודות ציבוריות - בשם זה או אחר - נמצאת במסגרת של משרד התחבורה. אינני בא להציע עכשו להעביר את מ.ע.צ. אלינו. הדבר הזה אינו מקרי, משום שדרך נוצרה לתחבורה ולא תחבורה לדרך.

עובדה שלישית: לא במקרה בטסך הזמן האחרון - ולא רק האחרון - אחרי כשלונות רבים שהיו לנו בתכנון מקומות ציבוריים ודרכי גישה אליהם; לא במקרה היום דה-פקטו בכל מקרה של תכנית חשובה, יושבים איתנו מהנדסי התכנון, מהנדסים מכל הצדדים ומבררים את הפרובלמה הראשונית שדיבר עליה מר רזילי, מבציה של דרכי לגיטה לכל מקום. ועדות העוסקות במתקן רציפות לתחנות דלק - שאנו ברוכים בהן עתה בכל מקום - על כל תכנית ותכנית, אין מקרה שיושבים מהנדסים שלנו ופייעצים בעניני גישה. בעבר היו לנו לא מעט כשלונות ואם להגיד שמחלקת עבודות ציבוריות היא המסך של אותה מחלקת עבודות ציבוריות שבזמן המנדט היתה כאילו נושא לאחריה על הענין הזה - אבוי לאותה תכנית ולתוצאותיה בזמן מטטלת המנדט שנהגה תוך חוסר ידיעה, והמדינה שלנו מטלטלת בעד זה באלפל וטאות לילדת, והתנועה אינה יכולה להסתדר בכבישים הקיימים והרבה דם נשפך בהם. וזה משום שהדברים לא היו מתוכננים כטו שהיו צריכים להיות מתוכננים.

אין זה מקרה גם שלוועידות בינלאומיות - לוועידה הבינלאומית לעניני תנועה ותחבורה בג'נבה ב-1949 - הוזמן נציג משרד התחבורה ולא נציג מ.ע.צ. שם דיברו על תכנון ערים, תכנון דרכים כבאיבת אלטנטים של התחבורה. אלו הן עובדות.

אשר לבעיית השירותים - דנים על שירותי אוטובוסים ואביא בפניכם רק דוגמא אחת שבזמנו הובא לטר רוקח - ענין הרחבת רחוב אלנבי בתל-אביב. בטוענת עיריית תל-אביב היו חברים שהתנגדו לדבר הזה וטר רוקח החליט בניגוד לדעת רבים מחברי הטוענה. הרחבת הכביש אפשרה זרימה יותר מהירה של אוטובוסים, במיכון יותר קטן, כלומר, בפחות כלים.

אין זה מקרה שכאשר שלטונות הצבא יושבים היום ודנים על תכניותיהם לתסרון, איך לארגן את התנועה, את יחידות הרכב, באיזו דרכים להעבירם, באיזו שעות - יושבים איתם מהנדסים שלנו ולא של מ.ע.צ. גם בטציאות יושבים היום בוועדות נציגים שלנו. דוגמא קלאטית יכול לסמט האצטדיון ברמת גן, שאילו תכננו את הדברים קודם לכן, היה נדרש מחצית הסכום לכבישי הגיטה. עתה יושבים מהנדסי העיר ומהנדסינו על המדוכה הזאת. כך גם כאשר דנים בטאלה של הקטת תחנת רכבת, יש לחשב את האפשרות של גיטה אליה. אין הבדל אם זה בנין קולנוע או בית-חרושת או בית-קרור, סצריך לאפשר גיטה של סכוניות טטא אליו, ומקום סתאים להעמטה, כדי שלא יתבזבז זמן כתוצאה מזה שהסכוניות עומדות ומחכות לתורן.

מכל הסיבות האלה, יש לאפשר לנציג משרד התחבורה להסתתף בוועדות הנדונות.

ח. טגורי-כהן: מה נעשה עד עכשו?

ד. בר: יש לנו מחלקת תנועה שיושבים בה מהנדסי תנועה ואנו ברוכים בכך שיש לנו בעל סקצוע רציני מאד בשטח זה, המהנדס הראטי שלנו פרנקל. כאשר היינו בוועידה הבינלאומית פנו אליו להתייעצו איתו. יש לנו קשר עם כל המהנדסים העירוניים שיושבים ודנים בתכניות של הצטלבות דרכים, בנינים ציבוריים וכו'. למשל על העגול שהיה בככר המושבות בת-אביב. גם בוועדות בענין תחנות הדלק, כפי שכבר אסרתי, יושב נציג מוטחה שלנו, כדי להבטיח יציאה וכביסה סדירה מן ואל התחנות.

א. פד"י:

לאור הדברים ששמענו מפי ה"ה דז"ל ובר, מתעוררת השאלה מה תפקידו של אגף התכנון

במשרד הפנים.

ח. דז"ל:

אינני שולל את תפקידם וכושרם של אנשי משרד הפנים. אך הם נגשים לענין מנקודת מבט כללית שלהם, ואין הם מומחים בעניני תנועה ותחבורה.

הי"ר נ. חת:

שר הפנים מר רוקח ימסור לנו עתה את עמדתו בענין בקשתה של חיפה שלא לצרף למועצתה נציג של משרד הפנים, מכיון שעיריית חיפה חושבת וטוענת שהיא בעלת סמכות מספקת להחליט בכל העניינים הנוגעים לה, והיא מתמצאת בהם יותר מנציגי משרדים אחרים.

שר הפנים י. רוקח:

טעות מוחלטת היא דרישה זו מצד מועצת עיריית חיפה. יש לנו 6 מחוזות אדמיניסטרטיביים ואפשר היה להסתפק ב-3 בלבד. משרד העבודה חילק את הארץ ל-3 אזורים. זה מספיק בהחלט. גם משרד המספטים ומשרד הבריאות חילקו את הארץ ל-3 אזורים. כך עשתה גם הסוכנות.

על ועדה מחוזית לתאם בין העיר לבין הכפר. באמריקה עיר הבירה של מדינה נשא מדרג כלל לא העיר הגדולה, אלא העיר הקטנה. חיפה היא ועדה מקומית - לא מחוזית - לבנין ערים. הוא הדין לגבי תל-אביב. היא אינה יכולה לקבוע את ענייניה היא מבלי לשמוע את נציג המחוז, כדי שתהיה התאמה. חיפה היא ועדה מקומית, ואין היא יכולה לשמש גם כוועדה מחוזית, משום שדוקא בסביבות חיפה יש הקריות ומוכרח להיות התאמה של המחוז כולו. הוא הדין לגבי תל-אביב. היא אינה יכולה לחוקק חוקים באופן עצמאי לגמרי ולגרום על-ידי-כך לתקלות והתנגשויות עם רמת-גן או מקומות אחרים במחוז. למחוז יש רשת אחידה של כבישים, דרכים, בניינים - כל אלה מתרכזים בוועדה המחוזית.

הוועדה המחוזית היא גם ועדת ערעורים. ועדת-מקומית יש בתל-אביב, בת-ים, גבעתיים ועוד. על-כן הוועדה המחוזית היא האינסטנציה לערעורים. האזרח, שוועדה מקומית עושה לו עוול, יודע שהוא יכול לפנות לוועדה המחוזית בערעורים.

ועדה מחוזית כזאת צריכה להיות קיימת גם לגבי תל-אביב וירושלים. בירושלים היא חולשת על הפרוזדור, על "הדסה" שאינה בתחום העיר ירושלים.

כל הרעיון הזה בולד כמסקנת רצון של אימפריאליזם בלתי-נריא. אני מציע לא לקחת בחשבון את בקשתה זו של חיפה. הוועדות המחוזיות הן שדוגמות לתאום בין כל המחוזות.

א. כלפון:

במידה שאני זוכר, בטעת הדין בהצעה זו, אמרו ב"כ עיריית חיפה, כי הם יודעים מראש וטובינים שיכולים להיות מקרים של ערעורים על החלטות ועדה מקומית בחיפה, תל-אביב או ירושלים, וסקיימת שאלה של תאום בין עיר לכפר. לצורך זה הם מסכימים שתהיה ועדה. אך לא בעניינים מקומיים. הם מסכימים שערעורים וענייני תחבורה יימסרו לוועדה מחוזית. יתר העניינים ישארו בידי 3 הערים הגדולות. האם גם אז מתנגד לזה כ"כ שר הפנים?

הי"ר נ. חת:

אין למצוא הסדר כללי בהזדמנות חוק זה, שקובע הרכב של ועדה מחוזית. הצעתה של חיפה מחייבת עוד כמה וכמה דברים. אילו אפשר היה לכלול את זה בחוק באופן פשוט - היה זה ענין אחר. ייתכן שבחוק קולל אחר, אפשר יהיה להכניס את כל התיקונים האלה. אך לא כאן המקום.

מר גלס:

המטלה הציעה סיבולי ההרכב של ועדה מחוזית. המטלה לא הציעה לסנות את הסמכות. על-כן כל ניסיון לסנות בסמכות יהיה נושא חדש.

שר הפנים י. רוסק:

אני הצעתי להרחיב את הרכב הוועדות.
לא דיברתי על סטכיות. עשיתי זאת
תחת לחץ של אגודת האינג'נרים וארכיטקטים, אם כי לא רציתי לקרוג בשמם.
בחוק כתוב שב"כ הציבור ישתתף בוועדה.

אני בעד יצירת סמלת הסטכיות ובעד
הקמת אינסטנציה שקובעת בשאלות כגון הבניה במלח בטקום באבן בירוסלים,
ועוד שאלות כסו. אלו. אילו בנו בירוסלים טאבן היה הדבר מספק פרנסה
לעוד כ-2000 משפחות.

היו"ר נ. חת:

אני סודה לשר הפנים ולמנהל טטרד התחבורה
והמפקח על התעבורה בדרכים על הסברים טטרד

לנו.

הישיבה נועלה בשעה 20.00